WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 26 marca 2015 r.(*)

Odesłanie prejudycjalne – Obowiązkowe ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych – Dyrektywa 90/232/EWG – Artykuł 2 – Zróżnicowanie wysokości składki ubezpieczeniowej w zależności od terytorium, na którym użytkowany jest pojazd

W sprawie C-556/13

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Litwa) postanowieniem z dnia 17 października 2013 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 28 października 2013 r., w postępowaniu:

„Litaksa" UAB

przeciwko

„BTA Insurance Company" SE,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: L. Bay Larsen, prezes izby, K. Jürimäe (sprawozdawca), J. Malenovský, M. Safjan i A. Prechal, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Mengozzi,

sekretarz: M. Aleksejev, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

– w imieniu UAB „Litaksa", przez D. Gintautasa, advokatas,

– w imieniu rządu litewskiego, przez D. Kriaučiūnasa oraz A. Svinkūnaitė, działających w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Komisji Europejskiej, przez A. Steiblytė oraz K.-P. Wojcika, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 2 trzeciej dyrektywy Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (Dz.U. L 129, s. 33), zmienionej dyrektywą

Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/14/WE z dnia 11 maja 2005 r. (Dz.U. L 149, s. 14, zwanej dalej „trzecią dyrektywą”), a także zasad swobodnego przepływu osób i towarów oraz ogólnej zasady niedyskryminacji.

2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu pomiędzy UAB „Litaksa” (zwaną dalej „Litaksą”), spółką prowadzącą działalność z zakresu transportu drogowego, a „BTA Insurance Company” SE (zwaną dalej „BTA”), spółką ubezpieczeniową, w przedmiocie zwrotu kwot odszkodowania wypłaconego z tytułu obowiązkowego ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych (zwanego dalej „obowiązkowym ubezpieczeniem pojazdów mechanicznych”) osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych.

Ramy prawne

Prawo Unii

3 W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/103/WE z dnia 16 września 2009 r. w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 263, s. 11) dokonano kodyfikacji pięciu dyrektyw, które zostały przyjęte w celu zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych.

4 Jednakże, ponieważ okoliczności faktyczne rozpatrywane w sporze w postępowaniu głównym miały miejsce przed wejściem w życie dyrektywy 2009/103, właściwymi ramami prawnymi pozostają te, które zostały ustanowione przez pięć wspomnianych dyrektyw, a w szczególności dyrektywę Rady 72/166/EWG z dnia 24 kwietnia 1972 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczania od takiej odpowiedzialności (Dz.U. L 103, s. 1, zwaną dalej „pierwszą dyrektywą”) i trzecią dyrektywę.

Pierwsza dyrektywa

5 W celu ułatwienia swobodnego przemieszczania się podróżnych między państwami członkowskimi pierwsza dyrektywa ustanowiła system oparty z jednej strony na zniesieniu kontroli zielonej karty ubezpieczeniowej podczas przekraczania granic wewnętrznych Unii Europejskiej, a z drugiej strony na obowiązku podjęcia przez każde z państw członkowskich środków koniecznych do zapewnienia, aby odpowiedzialność cywilna za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów była objęta ubezpieczeniem.

6 W tym zakresie art. 3 tej dyrektywy stanowi:

„1. [K]ażde państwo członkowskie podejmie wszelkie stosowne środki, aby zapewnić, że [w celu zapewnienia, by] odpowiedzialność cywilna odnosząca się do ruchu pojazdów normalnie przebywających na jego terytorium [których stałe miejsce postoju znajduje się na jego terytorium] jest [była] objęta ubezpieczeniem. Zakres pokrycia szkód oraz warunki ubezpieczenia zostaną ustalone w ramach tych środków.

2. Każde państwo członkowskie podejmie [wszelkie] stosowne środki, aby zapewnić, że [w celu zapewnienia, by] umowa ubezpieczenia obejmuje [obejmowała] również:

– szkody wyrządzone na terytorium innych państw członkowskich; zgodnie z obowiązującym prawem w tych państwach,

[...]".

Trzecia dyrektywa

7 Motywy szósty, siódmy, dwunasty i trzynasty mają następujące brzmienie:

„wszelkie wątpliwości dotyczące zastosowania art. 3 ust. 2 tiret pierwszy [pierwszej dyrektywy] powinny zostać usunięte; wszystkie polisy obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych muszą obejmować całe terytorium [Unii];

w interesie ubezpieczonego każda polisa ubezpieczeniowa powinna ponadto gwarantować w każdym państwie członkowskim, za tę samą składkę, ochronę wymaganą przez prawo tego państwa lub ochronę wymaganą przez prawo państwa członkowskiego, w którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa;

[…]

[pierwsza dyrektywa i druga dyrektywa Rady z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów silnikowych (Dz.U. 1984, L 8, p. 17)] powinny, z uwagi na wszystkie powyższe względy, być uzupełnione w jednolity sposób;

takie uzupełnienie, prowadzące do lepszej ochrony ubezpieczonych oraz osób poszkodowanych w wypadkach, spowoduje dalsze ułatwienia w przekraczaniu wewnętrznych granic [Unii], a zatem również w ustanowieniu i funkcjonowaniu rynku wewnętrznego; w związku z tym podstawę powinien stanowić wysoki poziom ochrony konsumentów".

8 Artykuł 2 trzeciej dyrektywy stanowi:

„Państwa członkowskie podejmą konieczne środki dla zapewnienia, aby wszystkie polisy [obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych]:

– obejmowały ochroną za tę samą składkę i przez cały okres obowiązywania umowy całe terytorium [Unii], łącznie ze wszystkimi okresami, kiedy pojazd pozostaje w innym państwie członkowskim w okresie obowiązywania umowy; oraz

– gwarantowały za tę samą składkę, w każdym państwie członkowskim, ochronę wymaganą przez prawo tego państwa lub ochronę wymaganą przez prawo państwa członkowskiego, w którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa".

Prawo litewskie

9 Artykuł 10 Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas (ustawy w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z ruchu pojazdów mechanicznych) z dnia 14 czerwca 2001 r. (Žin., 2004, nr 100-3718), zatytułowany „Obszar stosowania umowy ubezpieczeniowej” w ust. 1 stanowi:

„Po uiszczeniu jednorazowej składki (ogólnej), umowa ubezpieczenia pojazdu, którego stałe miejsce postoju znajduje się na terytorium Republiki Litewskiej, lub umowa ubezpieczenia assurance-frontière przyznaje przez cały okres obowiązywania umowy, łącznie ze wszystkimi okresami, kiedy pojazd pozostaje w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej w okresie obowiązywania umowy, w każdym państwie członkowskim ochronę wymaganą ustawodawstwem tego państwa w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych lub ochronę wynikającą z niniejszej ustawy, jeśli ta jest większa. Umowa ubezpieczenia pojazdu, którego stałe miejsce postoju znajduje się na terytorium Republiki Litewskiej, na mocy której wydawana jest zielona karta, przyznaje także ochronę ubezpieczeniową w innych państwach wymienionych na tej zielonej karcie”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

10 W dniu 24 listopada 2008 r. Litaksa i BTA zawarły dwie umowy obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych w zakresie odpowiedzialności cywilnej Litaksy za szkody powstałe w związku z ruchem dwóch należących do tej spółki pojazdów w okresie od dnia 25 listopada 2008 r. do dnia 24 listopada 2009 r. W rozpatrywanych umowach przewidziano, że pojazdy te będą użytkowane wyłącznie w celu przewozu pasażerów i towarów na terytorium Litwy. Poza tym w umowach tych nałożono na Litaksę obowiązek na wypadek, gdyby miała ona zamiar użytkować te pojazdy przez ponad 28 dni w innym państwie członkowskim lub przewozić na terytorium tego innego państwa osoby lub towary, polegający na wcześniejszym poinformowaniu o tym zamiarze BTA i zapłacie z tego tytułu dodatkowej składki.

11 W 2009 r. obydwa pojazdy należące do Litaksy uległy wypadkom drogowym w Zjednoczonym Królestwie i w Niemczech, przy czym Litaksa nie poinformowała wcześniej BTA o swym zamiarze użytkowania tych pojazdów w tych państwach członkowskich.

12 BTA wypłaciła odszkodowanie osobom poszkodowanym w tych wypadkach, a następnie stwierdziwszy, że Litaksa nie przestrzegała warunków umów rozpatrywanych w sprawie w postępowaniu głównym, które zobowiązywały ją do poinformowania o swym zamiarze użytkowania swych pojazdów w innym państwie członkowskim, wniosła powództwo do Kauno miesto apylinkės teismas (sądu rejonowego w Kaunas) w celu nakazania Litaksie zwrotu na jej rzecz połowy kwoty odszkodowań wypłaconych osobom poszkodowanym w wypadkach.

13 Wyrokiem z dnia 30 lipca 2012 r. Kauno miesto apylinkės teismas uwzględnił pozew BTA. W następstwie apelacji wniesionej od tego wyroku przez Litaksę Kauno apygardos teismas (sąd okręgowy w Kaunas) w postanowieniu z dnia 27 grudnia 2012 r. stwierdził, podobnie jak Kauno miesto apylinkės teismas, że naruszenie warunków umowy obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych może uzasadniać żądanie od ubezpieczonego częściowego zwrotu wypłaconych przez ubezpieczyciela kwot odszkodowań, a następnie, po pierwsze – częściowo uchylił wyrok wydany przez Kauno miesto apylinkės teismas z tego względu, że część wierzytelności BTA wobec Litaksy była przedawniona, a po drugie – utrzymał ten wyrok w mocy w zakresie, w jakim nakazano w nim Litaksie

zapłatę na rzecz BTA pozostałych wierzytelności. Następnie Litaksa wniosła skargę kasacyjną do Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (sądu najwyższego Litwy).

14 Zdaniem sądu odsyłającego zbadanie skargi wniesionej przez Litaksę wymaga rozstrzygnięcia najpierw kwestii, czy strony umowy obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych mogą uzgodnić stosowanie różnej składki w zależności od okoliczności, czy pojazd będący przedmiotem umowy ma być użytkowany wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego, w którym znajduje się jego stałe miejsce postoju, czy też na całym terytorium Unii.

15 W tym zakresie sąd odsyłający podnosi, że art. 2 trzeciej dyrektywy wymaga, aby umowy obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych obejmowały ochroną za tę samą składkę całe terytorium Unii. Sąd ten zastanawia się zatem, czy zróżnicowanie wysokości składki w zależności od terytorium, na którym pojazd jest użytkowany, jest sprzeczne z tym artykułem. O ile bowiem takie zróżnicowanie nie ma wpływu na wypłatę odszkodowania osobom poszkodowanym w wypadku drogowym, ponieważ otrzymują oni odszkodowanie niezależnie od państwa członkowskiego, na terytorium którego doszło do tego wypadku, o tyle mogłoby ono naruszyć interes ubezpieczonego, którego ochrona wydaje się stanowić jeden z celów wyznaczonych przez art. 2 trzeciej dyrektywy. Istniałoby bowiem ryzyko, że umowa obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych nie obejmie całego terytorium Unii w rozumieniu wspomnianego artykułu, gdyby ubezpieczyciel mógł, w razie wypadku, do którego doszło w państwie członkowskim innym niż państwo przewidziane w umowie, żądać od ubezpieczonego zwrotu części kwoty odszkodowań wypłaconych osobom poszkodowanym. Wreszcie zdaniem sądu odsyłającego należałoby ustalić, czy zróżnicowanie kwoty składki w zależności od terytorium, na którym użytkowany jest pojazd, narusza cel swobodnego przepływu towarów i osób, jaki przyświeca dyrektywom pierwszej i trzeciej, jak również ogólną zasadę niedyskryminacji.

16 W powyższych okolicznościach Lietuvos Aukščiausiasis Teismas postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 2 trzeciej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że strony umowy obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych nie mogą wprowadzić do takiej umowy ograniczenia terytorialnego ochrony ubezpieczeniowej osoby ubezpieczonej (stosować różnych składek ubezpieczeniowych w zależności od terytorium, na jakim pojazd jest użytkowany – tj. w zależności od tego, czy chodzi o użytkowanie na całym terytorium Unii Europejskiej, czy tylko na Litwie), mimo że nie dochodzi w ten sposób do jakiegokolwiek ograniczania zakresu ochrony osób poszkodowanych w wypadkach, a innymi słowy – zdefiniować użytkowania pojazdu poza Litwą, w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, jako czynnika zwiększającego ryzyko ubezpieczeniowe uzasadniające konieczność zapłaty dodatkowej składki ubezpieczeniowej?

2) Czy zasadę swobodnego przepływu osób i pojazdów w Unii oraz ogólną zasadę równości (niedyskryminacji) należy interpretować w ten sposób, że do naruszenia tych zasad przez strony umowy obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych dochodzi w sytuacji, gdy ryzyko ubezpieczeniowe zostaje powiązane z terytorium, na jakim użytkowany jest pojazd?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

17 Poprzez swoje pierwsze pytanie sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 2 trzeciej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że pojęciu „tej samej składki” w rozumieniu tego przepisu odpowiada składka, która różni się w zależności od tego, czy ubezpieczony pojazd ma być użytkowany wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego, w którym znajduje się jego stałe miejsce postoju, czy też na całym terytorium Unii.

18 Na mocy art. 2 trzeciej dyrektywy państwa członkowskie są zobowiązane podjąć konieczne środki dla zapewnienia, aby wszystkie polisy obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych obejmowały ochroną za tę samą składkę i przez cały okres obowiązywania umowy całe terytorium Unii, łącznie ze wszystkimi okresami, kiedy pojazd pozostaje w innym państwie członkowskim w okresie obowiązywania umowy. Poza tym, także zgodnie z art. 2 trzeciej dyrektywy państwa członkowskie są zobowiązane podjąć konieczne środki dla zapewnienia, aby te polisy gwarantowały za tę samą składkę, w każdym państwie członkowskim, ochronę wymaganą przez prawo tego państwa lub ochronę wymaganą przez prawo państwa członkowskiego, w którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa.

19 Z brzmienia art. 2 trzeciej dyrektywy wynika, że wszystkie polisy obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych muszą oferować w zamian za tę samą składkę ochronę ubezpieczeniową ważną na całym terytorium Unii.

20 Nałożony na państwa członkowskie obowiązek jest ponadto wzmocniony wskazanym w tym samym artykule wymogiem, zgodnie z którym ochrona ta musi pozostać ważna przez cały okres obowiązywania umowy, łącznie ze wszystkimi okresami, kiedy pojazd pozostaje w państwach członkowskich innych niż to, w którym znajduje się jego stałe miejsce postoju.

21 Sąd odsyłający zwraca się niemniej jednak z zapytaniem, czy polisa obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych odpowiada wymogom prawa Unii, a w szczególności art. 2 trzeciej dyrektywy, w okolicznościach takich jak rozpatrywane w sprawie w postępowaniu głównym, w których w zamian za zapłatę pierwotnej składki przez ubezpieczonego ubezpieczyciel zobowiązuje się do wypłaty odszkodowania osobom poszkodowanym w wypadkach z udziałem ubezpieczonego pojazdu, niezależnie od państwa członkowskiego, na terytorium którego dochodzi to tych wypadków, ale może zażądać od ubezpieczonego zwrotu połowy kwoty wypłaconych odszkodowań w przypadku, gdy do wypadków tych dochodzi na terytorium państwa członkowskiego innego niż to, w którym znajduje się stałe miejsce postoju tego pojazdu.

22 Należy zatem ustalić, czy przepisy art. 2 trzeciej dyrektywy, dotyczące tej samej składki i zasięgu terytorialnego ochrony ubezpieczeniowej odnoszą się wyłącznie do stosunków pomiędzy ubezpieczycielem a osobą poszkodowaną, czy też także do stosunków pomiędzy ubezpieczycielem a ubezpieczonym.

23 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału w celu dokonania wykładni przepisu prawa Unii należy uwzględnić nie tylko jego brzmienie, ale także kontekst i cel uregulowania, którego przepis ten jest częścią (wyroki: Csonka i in., C-409/11, EU:C:2013:512, pkt 23; Vnuk, C-162/13, EU:C:2014:2146, pkt 42).

24 W tym zakresie należy przypomnieć, że trzecia dyrektywa wpisuje się w ramy systemu ustanowionego przez pierwszą dyrektywę, którego celem jest zbliżenie ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do obowiązkowego ubezpieczenia pojazdów mechanicznych.

25 Poprzez ten system prawodawca Unii zobowiązuje zatem każde państwo członkowskie do zapewnienia, aby z zastrzeżeniem ściśle określonych wyjątków każdy właściciel lub posiadacz pojazdu, którego stałe miejsce postoju znajduje się na terytorium tego państwa, zawarł z zakładem ubezpieczeń umowę w celu zagwarantowania, przynajmniej w granicach określonych w prawie Unii, jego odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem tego pojazdu (wyrok Csonka i in., C-409/11, EU:C:2013:512, pkt 28).

26 W tych ramach, jak wynika z motywów dwunastego i trzynastego, trzecia dyrektywa uzupełnia w jednolity sposób między innymi pierwszą dyrektywę, zmierzając do wzmocnienia nie tylko ochrony osób poszkodowanych w wypadach spowodowanych ruchem pojazdu, ale także ochrony ubezpieczonych, a także do dalszego ułatwienia przekraczania granic wewnętrznych Unii, a zatem ustanowienia i funkcjonowania rynku wewnętrznego, w oparciu o wysoki poziom ochrony konsumenta.

27 Zgodnie z motywem siódmym trzeciej dyrektywy zwłaszcza w interesie ubezpieczonego państwa członkowskie są zobowiązane do podjęcia koniecznych środków, aby każda polisa ubezpieczeniowa gwarantowała w każdym państwie członkowskim, za tę samą składkę, ochronę wymaganą przez prawo tego państwa lub ochronę wymaganą przez prawo państwa członkowskiego, w którym znajduje się stałe miejsce postoju pojazdu, jeżeli ochrona ta jest większa.

28 Poza tym należy przypomnieć, że transakcja ubezpieczeniowa w ogólnie przyjętym rozumieniu charakteryzuje się tym, że ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zamian za zapłatę składki z góry, do zapewnienia ubezpieczonemu, w razie urzeczywistnienia się ryzyka objętego zakresem ochrony, świadczenia uzgodnionego przy zawarciu umowy (wyroki: CPP, C-349/96, EU:C:1999:93, pkt 17; Skandia, C-240/99, EU:C:2001:140, pkt 37).

29 W tyk kontekście i w świetle takich celów należy stwierdzić, że przepisy art. 2 trzeciej dyrektywy dotyczące tej samej składki i zasięgu terytorialnego ochrony ubezpieczeniowej odnoszą się nie tylko do stosunków pomiędzy ubezpieczycielem a osobą poszkodowaną, ale także do stosunków pomiędzy ubezpieczycielem a ubezpieczonym. W szczególności z przepisów tych wynika, że w zamian za zapłatę przez ubezpieczonego tej samej składki ubezpieczyciel co do zasady zobowiązuje się do ponoszenia ryzyka wypłaty odszkodowania osobom poszkodowanym w ewentualnym wypadku z udziałem ubezpieczonego pojazdu, niezależnie od państwa członkowskiego Unii, na terytorium którego pojazd ten jest użytkowany i w którym dochodzi do wypadku.

30 Z powyższego wynika, że pojęciu „tej samej składki” w rozumieniu art. 2 trzeciej dyrektywy nie odpowiada składka, która różni się w zależności od tego, czy ubezpieczony pojazd ma być użytkowany wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego, w którym znajduje się jego stałe miejsce postoju, czy też na całym terytorium Unii. Takie zróżnicowanie prowadzi bowiem, wbrew brzmieniu tego artykułu, do uzależnienia zobowiązania ubezpieczyciela do ponoszenia ryzyka wynikającego z ruchu wspomnianego pojazdu poza państwem członkowskim, w którym znajduje się jego stałe miejsce postoju, od zapłaty dodatkowej składki.

31 W świetle całości powyższych stwierdzeń na pierwsze przedstawione pytanie należy odpowiedzieć, że art. 2 trzeciej dyrektywy należy interpretować w ten sposób, że pojęciu „tej samej składki” w rozumieniu tego artykułu nie odpowiada składka, która różni się w zależności od tego, czy ubezpieczony pojazd ma być użytkowany wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego, w którym znajduje się jego stałe miejsce postoju, czy też na całym terytorium Unii.

W przedmiocie pytania drugiego

32 W świetle odpowiedzi udzielonej na pytanie pierwsze nie ma zatem potrzeby udzielania odpowiedzi na pytanie drugie.

W przedmiocie kosztów

33 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (czwarta izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 2 trzeciej dyrektywy Rady 90/232/EWG z dnia 14 maja 1990 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych, zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2005/14/WE z dnia 11 maja 2005 r. należy interpretować w ten sposób, że pojęciu „tej samej składki” w rozumieniu tego artykułu nie odpowiada składka, która różni się w zależności od tego, czy ubezpieczony pojazd ma być użytkowany wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego, w którym znajduje się jego stałe miejsce postoju, czy też na całym terytorium Unii Europejskiej.

Podpisy